

Eszik Veronika

Fiume árnyékában

*A magyar kikötő dualizmus kori iparosításának regionális következményei**

Fiume (Rijeka, Horvátország) nemzetközi kikötő- és iparvárossá fejlesztése olyan teljesítménye a dualizmus kori magyar államnak, amely a mai napig ismert még a szélesebb közönség számára is.¹ Fiume az ország egyetlen tengeri kikötőjeként fontos szerepet töltött be a korabeli nemzetgazdaságban, közelebről a külkereskedelemben, és a magyar állam e szerep jelentőségének megfelelően fektetett be infrastruktúrájának és iparának mielőbbi, európai viszonylatban is versenyképes szintre emelésébe. Jól mutatja a fejlesztés dinamikáját, hogy a „kereskedő-, tengerész- és halászvároska” 1891-re megháromszorozta a kiegyezés előtti lakosságszámát, az ipari népesség arányát tekintve pedig ekkorra Selmecbánya után Magyarország második legiparosodottabb városa lett.²

A szakirodalom a magyarországi városhierarchiában igyekszik elhelyezni az ekkoriban közjogilag a magyar koronához tartozó várost, noha pozíciója egyedülálló, így a különböző osztályozásokban nehezen találni olyan kategóriákat, amelyek szerepét és működését megfelelően jellemzik:

„Fiume helyzete, városi szerepköre a dualizmus korában speciális; közjogilag Magyarország exklávéja, közigazgatási intézményeinek hatásköre nem terjedt túl a város határára. [...] Természetszerűleg a gazdasági, kereskedelmi funkciók domináltak a város életében [...]. Városi funkcióinak volumene alapján a megyeközpontok között a rangsor élén állt, Miskolccal kb. azonos értékkel, s noha a »jelentőség-többlet« alapján is az első, hinterlandja mégsem a környező területekre terjedt – azoktól a közigazgatási határok, a domborzati akadályok és a közlekedési feltáratlanság, sőt nyelvi különbségek is elválasztották –, hanem távoli anyaországa.»³

Tanulmányomban elsősorban az elszigeteltség, a különállás e vízióját szeretném árnyalni, Fiume pozícióját ugyanis nem csupán a magyarországi városhierarchiában elfoglalt helye alapján értékelhetjük. A Zágráb után Horvátország városai között is a második legiparosodottabb település⁴ modernizációjának

* A tanulmány az NKFI FK-128978 számú projektjének keretében készült. A zágrábi levéltári kutatásokat a Nemzeti Tehetség Program (NTP-NFTÖ-18-B-0155) ösztöndíja tette lehetővé.

¹ A város 19. század végi gazdaságfejlesztéséről, kereskedelmi és ipari infrastruktúrájáról, intézményeiről és teljesítményéről legutóbb megjelent átfogó értékelés: Zsigmond–Pelles 2018.

² A dobogón áll még Kassa, Budapest a negyedik helyen. Fried 2001: 68, 73.

³ Beluszky–Győri 2005: 199.

⁴ Vranješ–Šoljan 1991: 198.

a regionális hatása is kimutatható, és egy ilyen vizsgálat az iparosodás és a településszerkezet átalakulásának egymásra hatását az államjogi kereteken átnyúlva is megragadhatóvá teheti. Fiume közjogilag valóban közvetlenül a magyar koronához tartozott, mégis élő szerepet töltött be a horvátországi városhálózatban, és nagyon is erőteljesen hatott a környezetében található tengerparti, rivális településekre.

Ez a hatás leginkább két folyamat vizsgálatával érhető tetten. Egyrészt az ipari intézményekben többségében foglalkoztatott, a környék horvát falvaiból és a szomszédos horvát városokból bejáró lakosság tapasztalatának kutatásával, akik így napi kapcsolatban álltak a magyar modernizáció kirakatvárosával. Ez a tanulmány azonban a másik folyamatot kívánja elemezni, Fiume hatást gyakorolt ugyanis a környezetére azáltal is, hogy minden infrastrukturális beruházás a városba csatornázódott. A magyar tengeri kikötő a vasúti összeköttetések és a kikötőfejlesztések révén behozhatatlan előnyre tett szert a korábban vele nagyjából azonos pozícióban lévő szomszédos kikötővárosokkal szemben. Az erőforrás-koncentráció legnagyobb veszteségének Zengg (Senj, Horvátország) bizonyult. A város a fiumei vasút megépítése előtt a Károlyvárosból (Karlovac, Horvátország) ide érkező József-útnak⁵ köszönhetően jelentős kereskedelmi központnak számított – az ezen az úton érkező árukat prosperáló vitorlás-kikötőjén keresztül értékesítette tovább. A gőzhajózás elterjedésével azonban a településnek nemcsak kereskedelmi, de fő ipari profilja is háttérbe szorult, a nagy múltú vitorláshajó-építő városi elit elvesztette bevételi forrását és ezzel presztízsét.

Zengg az erőforrások egyenlőtlen elosztása következtében tehát rendkívül nehéz helyzetbe került: a nagyjából azonos földrajzi helyzetű, ám geopolitikai értelemben mégis szerencsésebb pozíciót élvező Fiumével képtelen volt felvenni a versenyt. Tanulmányom középpontjában Zengg pozícióvesztése áll – a fiumei iparosítás és modernizáció következményeként fellépő átrendeződést vizsgálom, arra helyezve a hangsúlyt, ahogyan ez a folyamat a település közvetlen környezetére hatott, ezúttal mellőzve Fiume országos jelentőségének méltatását, viszont árnyalva azt a képet, amely szerint a kikötőváros nemcsak közjogilag, de gyakorlatilag minden egyéb tekintetben is elszigetelődött környezetétől. Arra keresem a választ, hogy egy iparváros központilag vezérelt kialakítását hogyan dolgozza fel a szomszédos régió és annak korábbi kereskedelmi központja, milyen narratívákat fogalmaz meg megváltozott helyzetére nézve, és milyen megoldásokat keres a problémáira. A tanulmány első részében röviden a narratívákra, míg második és harmadik alfejezetében a megoldásjavaslatokra koncentrálok.

⁵ A József-út egy ősi, már a rómaiak által is használt nyomvonalon épült II. József kezdeményezésére, a kor mércéje szerint igen jó minőségben. 1779-re készült el, és a Pannon-régiót kötötte össze Dalmáciával, Károlyvárost Zenggel, a város közelében található Vratnik hágón keresztül, amely a Velebit-hegység legalacsonyabb pontja. Többek között a Pannon-régió gabonája és a szlavóniai fa számára a vasúthálózat kiépítéséig a József-út volt a legkézenfekvőbb és a legolcsóbb szállítási útvonal a tengerig, ahonnan aztán az árucikkek a Mediterráneum különböző kereskedelmi központjaiba, elsősorban Velencébe folytathatták útjukat. Szavits Nossan 1970.

Mint majd látható lesz, a zenggi kereskedő és értelmiségi elit erejéből messze nem csupán sérelemlistákra vagy afféle panaszfüzetekre futotta, ellenkezőleg, olyan megoldásjavaslatokat dolgozott ki, amelyek két szempontból is országos jelentőségűvé emelték a városka küzdelmét. Zengg és vármegyéje, Lika-Krbava megye lett egyrészt az úgynevezett Horvát Jogpárt első számú magterülete, ami azt jelentette, hogy a nemzeti mozgalom, amely az 1880-as évekre az ellenzék fő erejét képezte a horvát száborban,⁶ épp ezen a területen számíthatott a leg-hűségesebb szavazókra. Az igen aktív, a bécsi, budapesti és zágrábi döntéshozó körökkel is folytonosan kapcsolatot kereső zenggi Kereskedelmi és Iparkamara pedig küldetésének választotta, hogy előmozdítsa a kisipar támogatásának ügyét. A kézműipar megmentése egyfajta önvédelmi stratégiaként jelent meg a kapitalista gyáriparból kimaradó, sőt annak visszásságaival szembesülő város ipartestületében, ezt a stratégiát pedig következetesen képviselte a kereskedelmi kamarákat összefogó zágrábi ipartestületen keresztül országos szinten is.

A tanulmány forrásait elsősorban a helyi sajtó, a régió és a kor talán legjelentősebb szépirodalmi életműve, Vjenceslav Novak munkássága, illetve a Zenggi Kereskedelmi és Iparkamara iratai képezik. A rendkívül korlátozott politikai érdekérvényesítési lehetőségek miatt a kamara nagy jelentőségre tett szert Zengg életében. Noha saját irattára nem maradt fenn, köszönhetően aktív kapcsolattartásának a különböző döntéshozó szervekkel (Magyar Királyi Tengerészeti Hatóság, különböző minisztériumok, a báni kormányzat, Zágrábi Kereskedelmi és Iparkamara stb.), szétszórtan ugyan, de számos forrás áll a rendelkezésünkre ahhoz, hogy az intézmény – mai szóval – lobbitevékenységét rekonstruálni tudjuk.

SIKERPROPAGANDA – VÁLSÁGNARRATÍVÁK

Zengg korábban virágzó kereskedelmét és vitorlášhajó-építő iparát az alakuló forgalmi viszonyok, illetve a vitorlázást kiszorító gőzhajózás sodorta válságba. A József-út forgalma már a trieszti vasút megnyitásával is visszaesett, de jelentőségét a Károlyváros–Fiume vasútvonal átadása (1873) csökkentette igazán radikálisan. Mint az 1. táblázatból látható, a forgalom elterelését még a századfordulóra sem heverte ki teljesen a zenggi kikötő, s csak 1905-től tapasztalható átmeneti javulás, elsősorban egyetlen vállalat, a Lika-Krbava megye nagykereskedői által 1902-ben alapított *Hrvatsko parobrodarsko društvo* megerősödésének következtében. Noha a tartós forgalmi hanyatlásban nyilván közrejátszott a hetvenes évek gazdasági válsága, majd az agrárválság is, kétségtelen, hogy Zengg egyszerűen elvesztette hátországa nagy részét: azok a területek, amelyek hagyományosan a város kikötőjébe szállították árujukat, gyorsabban és olcsóbban érték el a fiumei rakpartokat.

⁶ Sokcsevits 2006: 35.

1. táblázat

A zenggi kikötő forgalma 1859–1910, tonnalév⁷

1859	1862	1875	1901	1905 ⁷	1910
109 389	127 159	59 518	118 508	255 903	254 472

Forrás: Simunić–Brlić 2014: 124.

Mindeközben a gőzhajózás hatalomátvétele teljesen átalakította a tengeri kereskedelmet. A gőzhajóflotta nemcsak kiszámíthatóbb, nagyobb teherbírású és gyorsabb volt, de roppant tökeigényes is.⁸ Éppen ezért világszerte csak az állami támogatás mellett működő hajózási vállalatok maradtak életképesek. A magyar állam elsősorban két fiumei székhelyű nagyvállalat támogatása mellett döntött, a távolsági kereskedelem területén az Adria Magyar (Királyi) Tengerhajózási Részvénytársaság, a parthajózás területén pedig a Magyar–Horvát Tengeri Gőzhajózási Részvénytársaság (közkeletű nevén az Ungaro-Croata) vált államilag szubvencionált nagyvállalattá,⁹ amelyekkel a kizárólag magántőkéből működő társaságok általában, így a zenggi kereskedők különböző konzorciumai sem voltak képesek felvenni a versenyt. Gőzhajót ráadásul csakis hajógyárban, megfelelő gépipari és pénzügyi háttérrel lehetett építeni, a hagyományos hajóépítő telepek, többségükben családi vállalkozások, nemcsak Zenggben, de Fiumében is egytől egyig tönkrementek.¹⁰

A forgalmi és iparszerkezeti átalakulás a horvátországi városok hierarchiájában beállott változásokon is látható. A mindössze tizenhét városi jogú település többsége a dualizmus időszakában visszafogott növekedést mutat a városodás majd minden mutatója tekintetében. Ezzel szemben még a visszafogott növekedés is elmaradt Károlyváros, Sziszek (Sisak), Zengg és Buccari (Bakar) esetében: az első kettőt a vasútpolitika, az utóbbi kettőt a vasút megjelenése és a tengerészet átalakulása együtt érintette hátrányosan.¹¹ Zengg esetében a folyamat a demográfiai mutatókban is látványosan megmutatkozik, nem csupán stagnáló időszakok, de 1890-ig egyenesen csökkenő lakosság szám jellemezte a nagy múltú, püspöki és katonai székhelyként is jelentős, de egyébként nem túl népes városkát (2. táblázat).

A hanyatlás megállítására megoldásokat kereső Zenggi Kereskedelmi és Iparkamara számos olyan irata ismert, amelyek hosszabb-rövidebb passzusokban diagnosztizálták a város gondjait-bajait. Egy 1885-ben keletkezett, Khuen-

⁷ Az 1905. évi csúcstérték értelmezéséhez hasznos a fiumei összevetés: a magyar kikötőben ebben az évben csak az Osztrák Lloyd forgalma körülbelül 900 000 nettó tonnatartalomra tehető, ami Pelles Márton számításai szerint a teljes kikötőforgalom nagyjából 10%-át tehetta ki. Pelles 2016: 157.

⁸ Ljubović 2012.

⁹ A hajózási vállalatok teljes spektrumáról és az állami szerepvállalás mértékéről: Zsigmond–Pelles 2018.

¹⁰ Gonda 1906: 81–82.

¹¹ Vranješ–Šoljan 1991: 201.

2. táblázat

Fiume és Zengg lakosságának alakulása, 1869–1910

	1869	1880	1890	1900	1910	Növekedés			
						1869– 1880	1880– 1890	1890– 1900	1900– 1910
Fiume	17 884	21 273	29 494	38 955	49 806	18,95%	38,65%	32,07%	27,85%
Zengg	3231	3039	2785	3182	3293	-5,94%	-8,35%	14%	3,48%

Forrás: Vranješ-Šoljan 1991: 67, 121; Fried 2001: 68–69.

Héderváry Károly bánnak címzett levél különösen drámai színekkel festette le a város helyzetét:

„Zengg városa, mely nem is sok évvel ezelőtt még nevezetes és igen forgalmas piacáról volt ismert a horvát tengerparton, ma kereskedelmének gyors hanyatlásával néz szembe, s megfosztva legnagyobb erejétől [...] még sötétebb jövőtől tart, ha valamilyen fordulat meg nem menti a sorstól, amely elérte a többi, korábban kereskedő, ma halott tenger melléki kikötőt. A városi kereskedők, aggódva maguk és gyermekeik jövőjéért, összeültek, [...] hogy megtanácskozzák, hogyan kellene elősegíteni, hogy Zengg városa megbirkózzék e végzetes romlással, amely a városi kereskedelem minden ágán érződik, látható a kikötő gyenge forgalmán, a polgárság erényeinek eltűnése, ingatlanjainak egyre gyakoribb bérbeadásán, az üres városi házakon, a kihasználatlan üzlethelyiségeken, a városi jövedelmek csökkenésén és általában a városi élet minden területén.”¹²

A forrás különösen sokatmondó, ismerve az alig több mint 60 kilométerre fekvő Fiumét övező dicsfényt, ami a várost a magyar sajtóban, szép- és szakirodalomban általánosan övezte.¹³ Az összehasonlítás adta magát: kialakult a nyüzsgő modern nagyváros és a mozdulatlanságba dermedt, fejlődni képtelen tradicionális kisváros ellentétpárja. Ezt a dualista víziót látjuk viszont a horvát realista regényirodalom talán legkiválóbb alkotójának, a zenggi születésű Vjenceslav Novaknak a műveiben is, különösen a *Posljednji Štipančići* című, egy zenggi patríciuscsalád hanyatlását tematizáló regényében (1899). Az utolsó Štipančićoknak fordítható cím arra utal, hogy a regény középpontjában álló család utolsó fiú sarja, Juraj Štipančić elhagyja a családi házat, Zágrábban pedig nem „átallja” Istvánffy Györgyre magyarosítani a nevét. Novak több művében is foglalkozik szűkebb pátriája, a Horvát Tenger mellék és Zengg problémáival.

Számunkra ugyanakkor most az a munkáiból kiformalódó mentális térkép érdekes igazán, amelyen a szerző szülővárosát övező Velebit hegység egyúttal két világot elválasztó demarkációs vonalként jelenik meg, s amelyen a heglánc hagyományai ragadt zárványként tartja ölelésében Zengg városát, elválasztva

¹² A forrást idézi: Kolar 2001: 163–164.

¹³ Arról a narratíváról, amely Fiumét a magyar modernizációs teljesítmény kirakatvárosává, a települést „Szent István koronájának legszebb gyöngyévé” avatta: Eszik 2015.

Horvátország, de Európa és a világ többi részétől is. Novak munkáiban Bécs, Pozsony, Prága vagy London kerül éles kontrasztba a tenger melléki megyével, amelynek marginalitását sokatmondóan éppen egy horvátosított magyar szóval, a „varmedinski”/vármegyei jelzővel fejezi ki.¹⁴

„Minő a különbség a szegény tenger melléki lét és a többi emberi élet örvénylő forgataga között! [...] Emitt az ember és a természet a szegényes tűzhelyeknél születő dalokból és történetekből ismerzik meg, amott az emberi lélek a gazdagság, a tudomány, a művészetek és a műveltség csúcsait ostromolja [...]”¹⁵

A stagnálás, hátramaradás miliőjének jellegzetes helyei a zárt belső terek és a romok, a bontás alatt álló vagy elhagyott házak, amelyekkel szemben csak a fantázia tereibe (a zenébe, a tudományba – nem is akármilyenbe, Novak hősei a darwinizmussal szimpatizálnak) van lehetőség menekülni.¹⁶ Ahogyan Ilosva Móricz Zsigmond *Az Isten háta mögöttjében* (1911),¹⁷ a *Posljednji Štipančiči* Zengge is a kiúttalanság, a szűklátókörűség, a passzivitás és az ismeretlennel szembeni előítéletek, az újdonságoktól való gyanakvó viszolygás városaként tűnik fel.

A két kisváros (Ilosva és Zengg) regénye egyként jeleníti meg a városi élet *lassúságát* is. Az álló idő érzete ismét egy radikálisan más várostapasztalatot mutat, mint a modern iparváros ritmusának világa, amelyben a gyorsaság az egyik legalapvetőbb benyomás. Egy nemrégiben megjelent munka a modern várossal nem is egyszerűen a gyorsaságot, inkább az annál szubjektívebb fogalmat, a sietséget azonosítja, mint alapvető élményt: „nem érthetjük meg a modernitás társadalmát vagy a modern kapitalizmust anélkül, hogy felidéznenk nem csupán a gyorsaság fogalmát, de a felgyorsulás vágyát, illetve az akcelerációhoz köthető félelmeket és aggodalmakat, a sietség fizikai, pszichológiai és érzelmi következményeit.”¹⁸

Novak Zenggjének kikötőjében viszont a bóra – ami egyébként is minden polgárt otthon ücsörgésre kényszerít – reménytelenül tépi a hajók vitorláit, épp, mint a megelőző évszázadokban bármikor. Csakhogy ez az évszázad más, mint

¹⁴ Čuljat 2017: 438. A vármegyei jelzőnek van horvát megfelelője is (županijski), a választást tehát biztosan nem nyelvi kényszer szülte.

¹⁵ Novak 1931 [1888]: 133.

¹⁶ Čuljat 2017: 439.

¹⁷ Móricz munkásságáról átfogóan: Szilágyi 2013. Papp Ágnes Klára tanulmánya pedig „a provinciális kisvárosnak a XIX. század második felében létrejött kronotopozát [...] vizsgálja, mindenekelőtt a kor metropoliszmítoszáinak függvényében írja le: jellemző térábrázolását és időtapasztalatát, az általa közvetítődő életérzést, emberképet. Ennek során a korabeli kisváros-reprezentációkban elsősorban a korabeli világváros »ellenmítoszáta« véli felfedezni. Másrészt az így meghatározott kisvárosképnek a XX. század első felében megjelenő magyar változataival foglalkozik.” Papp 2015.

¹⁸ A sietségről mint a modernitás inherens tulajdonáról: Mackintosh–Dennis–Holdsworth (eds) 2018. A jelenség a kortárs szociológia számára sem maradt észrevétlen, lásd Simmel 2001 [1903].

a korábbiak, a tizenkilencedik és egyben az első, amely néven nevezi magát,¹⁹ rohan. Egy magyar fregattorvos így ír a változás szédítő ritmusáról, ami Zengget úgy tűnik, nem érte el:

„[...] tudnivaló dolog, hogy a tengerészet szervezetében és lényegében történt óriás változások és újítások még nagyon fiatalok. Húsz évvel ezelőtt a vitorlás hajókon olyan volt az életmód, a szokás, az etiquette, a mint akár Columbus idejében lehetett. [...] Ha egy tengerész, a ki még XIV. Lajos korában vezényelt hajót, valamilyen csoda folytán kétszáz évvel később feltámadt volna a sírjából [...], a legnagyobb lelkinyugalommal foglalhatta volna el helyét a parancsnoki hídon. [...] De ha] egy tengerész, a ki harmincz-harminczöt évvel ezelőtt hagyta ott a tengerészetet és valamilyen sajátságos körülménynél fogva ezen idő alatt semmi hírt sem kapott a tengerészet köréből, harmincz évvel később, egy véletlen folytán újból valamely főhadiki-kötőbe kerül: hogy bámulna, és hogy csodálkoznék ez a tengerész! Azt fogná hinni, hogy álmodik.”²⁰

Zengg kimaradása mindebből persze csak bizonyos szempontból veszteség. Abban a városolvasatban, amely Novak regényeit és a helyi sajtó egy részét is áthatja, a tradicionalizmus ambivalens fogalom, tartalma nem csupán a lemaradottság, hanem az értékörzés is. A *Posljednji Štipančići* lapjain az elveszett aranykor felelevenítése olykor karikatúraszerű: a hősiес katonai múlt, a törökkel szembeni bátor, kitartó ellenállás vagy a prosperáló kereskedőváros képe idealizálódik és elemelkedik a realitásoktól: az ősi patrícúscsaládból származó anya, Valpurga szerint a régi zenggi férfiak egy jó fejjel magasabbak voltak a maiaknál, a nők pedig ezüstkannákkal jártak a kútra vízért.²¹ Zengg az a város ugyanakkor, amelynek nagy hagyományú patrícúscsaládjai a délszláv területek legrégebb (1835-ös alapítású) olvasóköreit és nyomdáját tartották fenn, más kulturális intézményei és aktív egyesületi élete is arra engednek következtetni, hogy közösségként valódi értékeket igyekezett megóvni a hanyatlástól.²² A nehéz gazdasági helyzetben Zengg kulturális intézményeire, mai szóval civil szférájára hárult az a feladat, hogy megőrizzen valamit a település pozitív önképéből, és ez a lokálpatrióta identitásörzés a legnagyobb természetességgel fordult a múlt szép pillanataihoz megerősítésért.

¹⁹ Fureix–Jarrige 2015: 13.

²⁰ Gáspár 1907: 17–18. Ugyanezt a tapasztalatot rögzíti a Tengermelléken kiadott *Novi List* egy cikke – azzal a kiegészítéssel, hogy az innováció, és maga a gyorsaság is, hatalmi tényező is egyúttal: „[...] mintegy húsz évvel ezelőtt azt gondolhattuk, hogy a 14–15 mérfölddel haladó hajók sikere fölülmúlhatatlan, de legújabbban olyan hajókat építenek, amelyek nem kisebb sebességgel, mint 23 mérfölddel haladnak. Ötven évvel ezelőtt az angolok igen rosszul jártak volna, ha a búrokkal akartak volna háborúzni, mert mai sebességüket meg sem tudták volna közelíteni, s így nem lettek volna képesek póthadtesteket szállítani Dél-Afrikába.” N.N. 1900: 1.

²¹ Novak 1899: 25.

²² Zengg gazdag egyesületi múltjáról nemrégiben monografikus feldolgozás is született: Brlić 2017.

A mindössze egy évfolyamot megért, 1875-ben kiadott és a helyi kereskedelmi és iparkamarához köthető zenggi újság, a *Radiša* háromrészes cikksorozatát közölte *Milyen volt Senj városa egykor és milyen ma?* címmel. Ez a szöveg egyszerre üt meg nosztalgikus hangvételt, és kárhoztatja azokat a városi polgárokat, akik mozdulásra képtelenek, sőt, „rák-lépésben haladva” hátráltatják Zengg kibontakozását. A múltból többek között a közösség összetartó erejét, az egyéni boldogulás háttérbe szorítását értékeli nagyra a cikksorozat szerzője, szembeállítva azt a jelen individualizmusával. A jelen helyzet értékelésekor pedig igyekszik nem csupán a külső körülményekre hárítani a település nehézségeinek felelősségét:

„Zengg helyzeténél fogva arra van hivatva, hogy a kereskedelmet a tenger felé közvetítse. A tenger sok várost felemelt, de köztük Zengg bizony mindig a legelső között állt. De kereskedelme ma nemhogy nőne, hanyatlik inkább. Mi ennek az oka? Talán a vasutak, amelyek a környéken épültek. Nem mondhatjuk, hogy a sziszeki vasút [...] egyáltalán nem ártott Zenggnak, hiszen ezek a hajók korábban itt kötöttek ki kő- és búzaszállítmányokért. Ami most Sziszekbe érkezik, az mind vasúton megy tovább Triesztbe, Zengget megint csak nem érinti. Gondolhatjuk, hogy a károlyváros–fiumei vasút is ártani fog Zenggnak, ez most még nem látszik. Zengg mindezen vasutak ellenére megmaradhat, hiszen van hátországa, amely nélküle nem élhet túl, s mindenekelőtt tengere, amelyhez később vasutat is kaphat. A másik oka a rák-lépéseknek, amelyek Zengg fejlődését akadályozzák, maga a városi lakosság. A régi zenggiek mindenben egységesek, bátrak, munkára készek voltak, s úgy éltek együtt, mint egyetlen nagy család, amelyben közösen küzdöttek városunk megmaradásáért és haladásáért, még ha nem is lelheték e munkában folyton folyvást örömeiket. De most! más sincs, csak széthúzás, irigység, gyűlölet és összeférhetetlenség. Csak nézzék meg, milyen is közéletünk! A *Narodna čitaonica* [Nemzeti olvasókör], korábban kaszinó, amely már régtől fogva létezik, kénytelen volt szembefordulni bizonyos olvasóival. A *Zenei kör* körül is bajok vannak [...]. Létrejött Zenggnél a *Radiša*, hogy munkára ösztönözzön, és elősegítse nem csupán Zengg, de a környék kulturális és gazdasági haladását is. S lám mi történt? A vizsaly férgé nem nyugodott, [...] minden kezdeményezést tönkre tesz. [...] Jellemző és igaz, hogy mindez egy 3000 fős településen történik!”²³

A szövegben az önzés és az újdonságok elutasítása egységben, azonos eredetű habitusként mutatkozik meg, amelynek oka a műveletlenség és a szűklátókörűség:

„A kevés hivatalnokot és papot leszámítva [...] a többség nem törődik a közönséges iparos és kereskedő osztállyal. Bár vannak ebben az osztályban egyének, akik haladnak az idők szelleme szerint, s igyekeznek e város érdekeit szolgálni, sőt, még

²³ Radetić 1875: 20. A *Radiša* köre a széthúzásért részben a jogpárti agitációt tette felelőssé, nem számított tehát radikálisan ellenzéki orgánumnak. Kolar 1995: 5.

a pénzbeli áldozatoktól sem riadnak vissza, elszigeteltek maradnak, mert oly kevesen támogatják erőfeszítéseiket, a többségben közöny és lelki bénultság uralkodik. Azok az emberek, akik sosem néztek szét a nagyvilágban, hogy azt más szemmel is lássák, nem is ismerhetik a fejlődést, amin az egész világ keresztül megy. Ők őszintén azt hihetik, minden készen is van, ha saját önző és személyes céljaik teljesülnek, így sokszor azt mondhatják: *bánom is én, ha hanyatlás van, amíg nekem jól megy a sorom.*²⁴

Az ilyen embereket a cikk szerzője szerint könnyű megtéveszteni, hiszen nincsenek ismereteik a körülöttük zajló folyamatokról, és könnyen ellenséget látnak abban, aki környezetükben változást szeretne elérni. Így az óvatosabbak már emlegetni sem merik a város előtt álló feladatokat és a „fejlődést”, tartva attól, hogy a bemutatott attitűd a gyökerénél fojtja majd el kezdeményezéseiket. A lap a Zenggi Kereskedelmi és Iparkamara küldetésének tekinti az összefogás megvalósítását és az egységes, gyors cselekvés kieszközölését.

A különböző forrásokból kibontakozó Zengg-képet összefoglalóan tehát nevezhetjük tradicionalista városképpnek, az ebben a szóösszetételben rejlő ellentmondások figyelembevételével együtt. Ellentétpárja, a ragyogó és mind ragyogóbb kikötőváros, a modern Fiume képe lehetne, ahogyan az a modernizációs művét ünneplő magyar közéletben meg is jelent. Egészen más várospercepcióval találkozunk ugyanakkor, ha a környéken keletkezett, Fiuméről szóló forrásokat olvassuk. Ezekben a szövegekben a hanyatló várossal szemben maga a dinamikus növekedő, a kapitalista gazdaságra gyorsan és hathatós állami segítséggel átállított város sem egyértelműen pozitív vonásokkal jelenik meg. Egy 1886 májusában megfogalmazott memorandumban, amelyet a zenggi kamara a zágrábi bárni kormányzatnak és a Magyar Királyi Földművelés-, Ipar- és Kereskedelemügyi Minisztériumnak egyaránt megküldött, Fiume fejlődése inkább tűnik túlzó, visszás folyamatnak. A vasúti csomópont kapacitáskorlátai miatt évről évre megismétlődő árutorlódásra utalva a memorandum így fogalmaz: *„Míg Rieka közönségesen fogalmazva a saját zsírjába fullad, Bakar és Kraljevica kikötői a munkátlanság miatt egészen lehanyaglanak. E kikötők korábban étellel és munkával voltak tele, ma üresek és elhagyottak.*”²⁵

Ez a városolvasat nemcsak Fiumén kívül, hanem a település határain belül is megfogalmazódott. A *La Difesa* című lapban, amely a fiumei olasz Autonóm Párt első sajtóorgánusaként jelent meg 1898-tól, rendszeresen kiálltak a helyi kisiparosok érdekei mellett, és felhívták a figyelmet a fiumei mentalitás megváltozására is:

„[...] amíg a vitorlás-kereskedelem prosperált, a fiumeieket takarékoság, szorgalom és méltóság jellemezte. Mindez társadalmi és magánéletükben is megmutatkozott: a javak elherdálásától és a túlzott pompától mindig is tartózkodtak. A mentalitásuk-

²⁴ Radetić 1875: 20.

²⁵ Idézi Kolar 2001: 165. Kiemelés tőlem – E. V.

ban bekövetkezett változást a vitorlások hanyatlásának tudták be, s úgy vélték, hogy a létbizonytalanságukból fakadó feszültségek és a kedvezőtlen politikai események hatására váltak kiszolgáltatottakká, manipulálhatókká. Innentől datálták a fényes beiktatások, bankettek és politikai ígéretések korszakának kezdetét, amely már harminc (!) éve tart. Az autonomisták felpanaszolták, hogy a véghezvitt fejlesztések hasznát nem ők, hanem a kormány bizalmasai fölőzték le: a kiskereskedők és kisiparosok munka nélkül segélyre szorulva nyomorognak, a hajótulajdonosok pedig inkább Triesztben lajstromoztatják hajóikat.²⁶

A visszatetsző luxusberuházások, a túlzó reprezentáció, az árucikkekben való egészségtelen tobzódás vissza-visszatérő negatív elemei a Tengeremelléken kialakuló Fiume-képnek. Ez a narratíva eltér az iparvárosokkal szemben általában felhozott kritikáktól, amelyek középpontjában hagyományosan az elszennyezett, nyomorgó lakosságtól túlsúfolt, tarthatatlan higiéniai és erkölcsi állapotokkal jellemzett városrészek állnak. Az utóbbi várospercepciónak a klasszikus megfogalmazása Lewis Mumford művében párosul az iparosodás feltétlenül optimista víziójának kritikájával is:

„A gépek lenyűgöző termelékenységének bizonyítékeként hegymagasságra tornyozódtak a salak- és szemétdombok, ugyanakkor azokat az emberi lényeket, akiknek a munkája lehetővé tette ezeket az eredményeket, szinte ugyanolyan sebesen tették nyomorékokká és pusztították el, mint egy csatamezőn. [...] Az industrializmus, vagyis az iparosítás tana, a 19. század legfőbb alkotóereje, a világon eddig páratlan züllöttségű városi környezetet teremtett meg, hiszen még az uralkodó osztályok negyedei is mocskosak és túlsúfoltak voltak.”²⁷

Fiumét valóban nem illethették a fenti vádak: helyszűke miatt nem alakultak ki valódi munkásnegyedek, az ipari munkaerő jellemzően napi ingázással a környékről járt be a városi üzemekbe. Mivel újabb városi terekhez csak tengerfeltöltés révén lehetett jutni, az így nyert négyzetméterek egyszerre töltöttek be ipari funkciókat és szolgáltak reprezentációs célokat. A város szervesen, túlzó vagy ellenőrizhetetlen növekedését gátolta annak természeti környezete, amely minden irányban lezárta az expanzió útját. Éppen ezért érdekes helyi variációja jött létre az iparváros kritikus percepciójának, amely nem ismételte meg feltétlenül az erre az időszakra már kiforrott, sőt bizonyos általános közhelyekkel élő antikapitalista urbanofóbia fordulatait.²⁸ Még a vasút sem keltett gyakori visszatetszést, noha Fiume esetében valóban a város szívébe hozott „kormot és zajt”.²⁹

²⁶ A lap által képviselt nézetek és a tematizált problémák részletes bemutatása, valamint a forrás összefoglalása is olvasható Ordasi Ágnes tanulmányában. Ordasi 2017: 76–77.

²⁷ Mumford 1985 [1961]: 414–415.

²⁸ Az (ipar)város kritikájáról, sőt teljes elutasításáról szóló újabb összefoglalás: Bourillon 2011.

²⁹ Mumford 1985 [1961]: 427. Mumford itt is megismétli, hogy kizárólag a kor haladás-hitének tulajdonítható, hogy egy ilyen szörnyűséges innováció egyáltalán behatolhatott a városi térbe:

Ilyen, a luxust, a túlzást kárhóztató percepcióra is található persze párhuzam. A kortárs Debrecennek a budapesti viszonyokkal szemben meghatározott önképe például olyan főváros-ellenesség, ami Irinyi Károly olvasatában éppen a múltat idealizáló kultúrpeszimizmusként artikulálódott.

„Az agrárius politikai ideológia jegyében osztársadalmi oppozíciót sürgetett ez a magatartás »azon óriás hatalom ellen, mit pénz és tőke uralmának nevezhetünk, azon zsarnokság ellenében, mellyel a XIX. század ez új luxuriosus hatalma felettünk uralkodik«. Ez az antikapitalista-földorientált szemlélet azt tekintette boldog időnek, amikor Debrecenben a lovak patáját még nem kínozták kőburkolatok, az utcai világítás nem törte meg az igazi alkonyatot [...]»³⁰

Ha a vasút nem is, a vitorláshajózást felváltó gőzhajózás határozottan olyan változást jelentett, amelynek kapcsán a Horvát Tengeremelléken is megfogalmazódott egyfajta nosztalgikus-romantikus veszteségérzés, amely a hatékonyabb, több profitot termelő új módi ellenére a régít preferálta. A már idézett, és címében is sokatmondó *A Föld körül. A tengerészet lovagkora* című mű így fogalmaz:

„A hogy a haditengerészet lassankint törülte vitorlás hajóit a »flotta-listából«, ugyanolyan mértékben tűnt és enyészett el a lovagkor is a tenger színéről. Azt a kort értem, a mely szépnek tartotta az izomerővel párosuló vakmerő bátorságot és dicsőségesnek az eredményhez vezető küzdelmet olyan veszedelmekkel, a melyek a közönséges emberi erőt túlhaladják, az életet kockára teszik s a melyek a lovagiasságot, a bajtársias együttérzést, valamint az átöröklött hagyományokat becsben tartják. Szép és dicső a páncélos hajók missziója is, valamint a rajtuk szokásos életmód; de az elmúlt vitorlás korszak küzdelmes, veszedelmes, lemondásokban és nélkülözésekben gazdag, mindenképp fölött pedig gyönyörűsége életével föl nem ér.»³¹

Az újfajta tengerészelet sokat veszített esztétikájából, a tengerész „toronymagasságú árboczok helyett füstöt okádó, óriási fekete kürtöket lát; a karcsú, könnyű hajók helyén otromba, óriási, fekete aczeltömegeket [...]»³²

Összefoglalóan elmondható tehát, hogy a horvát–magyar kiegyezést követő első évtizedek nem csupán alaposan átrendezték a tengerparti régió városhierarchiáját, de ennek az átrendeződésnek megfelelően új városolvasatok jöttek létre mind a folyamat nyertesének számító Fiuméről, mind az egyik legnagyobb veszítő Zenggről. Mindkét településsel nagyot fordult a világ ezekben az évtizedekben, és a forrásokból arra következtethetünk, hogy erre a gyökeres átala-

„Abban a korban, amely kritikátlanul csodált minden új találmányt, csak egy új találmány kiváltotta megigézettséggel magyarázható, hogy a város önként vesse magát a pöfögő monstrum kereké alá.”

³⁰ Irinyi 2002: 134.

³¹ Gáspár 1907: 9–10.

³² Gáspár 1907: 18.

kulásra érzékeny reakciók érkeztek: sajátos helyi változatai jöttek létre mind a kapitalista iparváros-kritikának, mind a modernizáció elmaradását kárhóztató, egyúttal értékőrző szempontokat is fölvonultató „elmaradott város” narratívának.

„SZATÓCSOK, SZABÓK, SUSZTEREK FÉSZKE” – A KISSZERŰSÉG ÉRZÉSÉTŐL A KISIPAR TUDATOS KÉPVISELETÉIG

A fejezetcímben szereplő Novak-idézet a *Posljednji Štipančići* pökhendi apafigurájának szájából lekicsinylően hangzik, mivel Zengg város kisszerűségét van hivatva érzékeltetni, ahol az említett kisiparosok mellett alig találni igazán nagyformátumú polgárokat. Ha azonban eltekintünk e pejoratív felhangtól, a megjegyzés valójában pontosan érzékelteti a település társadalmi összetételét: az 1900. évi népszámlálás szerint Zenggben igen magas volt az iparból és kereskedelemről élők aránya (együttesen 43,55%).³³ Tudva azonban, hogy gyáripari intézmény mindössze egyetlenegy, az 1894-ben alapított dohánygyár³⁴ működött ekkor a városban – s kezdetben ez is a fiumei anyacég leányvállalataként – valóban a kisipar döntő társadalmi súlyára kell gondolnunk. Amennyiben egész Lika-Krbava megye helyzetét vizsgáljuk, a kép még egyértelműbb. Az 1886-ban hozott új megyetörvény³⁵ értelmében a vármegyéknek évente átfogó jelentést kellett készíteniük a báni kormányzat részére a területet érintő legfontosabb statisztikai adatokkal a megye politikai viszonyairól (a megyegyűléseken elhangzottakról), a felekezeti élet, az oktatás, az egészségügy és a különböző gazdasági tevékenységek aktuális állapotáról. Lika-Krbava megye éves jelentései a zágrábi Statisztikai Hivatal könyvtárában és az Állami Levéltárban is elérhetőek, az Ipar címszó alatt azonban legtöbbször nagyon röviden az a megállapítás olvasható, hogy „vasúti összeköttetés híján a megyében ipar nincs”, illetve felsorolásra kerülnek a kiadott, jellemzően kisipari tevékenységre (például sörfőzésre jogosító) engedélyek.

A Zenggi Kereskedelmi és Iparkamara érdekérvényesítő munkája ilyen körülmények között elsősorban két területre fókuszált. A szervezet egyrészt fáradhatatlanul írta újabb és újabb beadványait, kérvényeit és panaszleveleit

³³ Vranješ-Šoljan 1991: 103. Kiugróan magas még a közhivatalt vállalók aránya (16,88%), és a báni Horvátország városai közül a statisztika szerint Zenggben éltek a legkevesebben agrártevékenységből, mindössze 2,14%.

³⁴ Despot 1975: 412. Mint a dohánygyárakban általában, a zenggiben is döntően női munkaerőt alkalmaztak.

³⁵ A dualizmus korszakában végrehajtott három horvátországi megyereform közül ez volt az utolsó. Vranješ-Šoljan 1991: 43. A korábbi rendezésekkel (1870, 1874) ellentétben ez az átalakítás nagyobb figyelmet kapott, mivel Khuen-Héderváry Károly bán a választási győzelmek biztosítása érdekében politikai szempontokat követve döntött a megyereform mellett. Az újabb területi rendezésekre a Határőrvidék polgárosítása miatt is szükség volt. Az általam a zágrábi Állami Levéltárban (Hrvatski Državni Arhiv) átnézett megyei jelentések csak az 1894-es évre vonatkozóan kezdődnek, de egészen a Monarchia összeomlásáig minden évben kiadásra kerültek. A Zágrábi Statisztikai Hivatal könyvtára ugyanezen évkörből őrzi a jelentéseket.

a vasúti összeköttetés kiépítése és a kikötő modernizálása érdekében, amely erőfeszítései ugyanakkor nem vezettek eredményre.³⁶ Idővel azonban egy másik szerepet is magára vállalt, főként legelkötelezettebb és legaktívabb titkára, Sebald Cihlar tevékenysége révén: a kisipar, a hagyományos kézműipar védelmét a gyár-
ipar térnyerésével szemben. Ezt a küldetést igyekezett a kamara országos szinten is teljesíteni, 1884-ben például, amikor Zágrábban a kereskedelmi és iparkamarák együttesen tárgyalták az új ipartörvényt, a zenggi kamara volt az, amely szorgalmazta, hogy mielőbb tartsanak újabb országos gyűlést, amelynek kizárólagos témájául a kisipar védelmét jelölte meg az industrializációval szemben. A gyűlést meg is tartották, eredményeképpen szabályoztak egy sor gazdasági tevékenységet, s a zenggi kamara kapta feladatául, hogy dolgozza ki bizonyos tevékenységek (például kéményseprés, kocsmatartás) szabályzatát. A zenggi kamara ilyen irányú kezdeményezéseiről rendszeresen beszámolt a kamarák központi zágrábi lapja, az *Obrtnik*.³⁷

A kereskedelmi és iparkamarákról a báni Horvátországra nézve 1868-ban, a Határőrvidékre vonatkozóan egy évvel később született törvény.³⁸ A zenggi kamara azonban csak 1875-ben kezdte meg működését, a legkésőbb a báni Horvátország ilyen típusú érdekképviselői szervei közül. A késlekedés oka egyrészt a Határőrvidék polgárosítása körüli nehézségekben keresendő – Zengg sokkal inkább kívánta saját szabad királyi városi rangjának és kikötővárosi funkciójának megfelelően ellátni az érdekképviselői munkát, mint felvállalni a határőrvidéki gazdasági problémákat, ezért késlekedett a kamara föllállításával. Másrészt idővel kamarai székhelyként Bakar is fölmerült, s így a városi patríciusoknak a szaborban kellett küzdeniük Zengg kamarai székhely státuszáért. Noha mindkét város a teljes tenger melléki területet képviselte volna a gazdaságpolitikai viták és tárgyalások során, a székhely kérdése azért volt életbe vágó, mert a kamara tagjainak felét a székváros polgárai közül választották, akik így napirenden tartották a helyi kérdéseket, és a kamarán belül egységesen fellépő érdekcsoportot alakíthattak.³⁹

Egy klasszikusnak számító leírás szerint „a kamarai intézmény a maga törvényes rendeltetésénél fogva mintegy összekötő kapocsként szerepel az állami közigazgatás és a gyakorlati élet között, s a kamarák az állami közigazgatással szemben a gondozásukra bízott közgazdasági érdekek törvényes szakképviselői-

³⁶ A forgalmi problémákra folyamatosan, újabb és újabb megoldásjavaslatokat dolgozott ki a kamara, amelyek a Kereskedelemügyi Minisztérium levéltári anyagában megtalálhatóak. (MNL OL K 228.) A Tengerészeti Hatóságnak küldött kérvények között szerepel olyan, amely az államilag támogatott gőzhajózási vállalatok aránytalan versenylőnyéről panaszodik (MNL OL K 228 70018/1892); találunk javaslatot arra, hogy államsegély fejében zenggi vállalat vegye át a posta szállítását Fiume és Zengg között (MNL OL K 228 58602/1893); a kamara a szabadkikötői státusz visszaállítását, illetve a gőzhajózás mellett a vitorlahajózás állami segélyezését is szorgalmazza (MNL OL K 228 39583/1893) stb.

³⁷ Kolar 2001: 160.

³⁸ A kamarai törvény az 1868. évi VI. tc. Magyarországon, 1868. évi VIII. tc. Horvátországban.

³⁹ Kolar 2001: 153–155.

ként jelennek meg”.⁴⁰ A zenggi kamara feladatának elvégzését nehezítette, hogy a szubdualista szisztémában a báni Horvátország korlátozott autonómiával rendelkezett saját pénzügyei felett, a vármegyék élére báni jóváhagyással konfrontációt nemigen vállaló kormánypárti főispánok kerültek, a városvezetésnek pedig bevételek híján nem sok mozgásteret maradt. A kamarai érdekképviselet különböző formái jelentették tehát azokat a legális csatornákat, amelyeken keresztül megvalósulhatott a helyi érdekek kommunikációja a különböző döntéshozó szervek irányába, s ezekre – a környék ellenzéki sajtója által tematizált problémákkal szemben – az adott szerveknek valamilyen módon reagálniuk is kellett. A kamaráknak törvényben is rögzített szerepe volt a kezdeményezés és a javaslattevés, amellyel a tengeremléki intézmény gyakorta igyekezett is élni.

Sebald Cihlar kamarai titkár 1888-ban, Lika-Krbava megye főispánjának felkérésére immár tízéves kamarai tevékenysége tulajdonképpen összegzésként kidolgozott egy javaslatot a válságos zenggi helyzet kezelésére. Ebben a javaslatban annak ellenére, hogy korábban maga is részt vett a városi infrastruktúra modernizálásáért folytatott küzdelemben,⁴¹ egyértelműen a városka kézműiparának megőrzését és a kisipari termelés minőségének emelését tekinti elsődleges feladatnak, és említés szintjén sem foglalkozik a vasút és a kikötő helyzetével. Álláspontját értékörző pozícióként értelmezi, amire a nagyipar támadása, agresszív terjeszkedése miatt van szükség.

A javaslat Cihlar tapasztalatának és ügyszeretetének köszönhetően elsőrangú forrása ennek a stratégiának, amelyet a zenggi kamara országos szinten is érvényre kívánt juttatni. Cihlar számos hasonló beadványt dolgozott ki a kisipar védelmében, érdemes ezért ennek a változatnak az eredeti szövegét nehéz nyelvezete ellenére⁴² hosszabban is idézni:

„A zenggi iparos kétségbeesetten félti az életét a nagyipar elnyomása alatt, amelynek támadásával szemben az ellenálláshoz gyenge. [...] Az iparoscsaládokban, amelyekből a polgárság legfőbb erejét merítette, egyre nagyobb a szegénység. Igen kevés azon iparosok száma, akik megerősödött egzisztenciával dicsekedhetnek és bizakodva nézhetnek családjuk jövője elé. Sötét árnyékot vet ez az iparos osztály szakértelmének és hozzáértésének fejlődésére is, amelynek szellemi és erkölcsi ereje, erényei egyre gyengülnek, egykori híre s büszkesége feledésbe merül. [...] A nagyipar versenyében a kisebb iparos igen nehezen tartja fenn magát. Tőke nélkül, ami megkönnyítené számára, hogy első kézből, olcsóbban szerezzék be a nyersanyagokat, védtelen. A nagyipar ki tudja kényszeríteni a nyersanyagár-csökkenést, és így könnyebben

⁴⁰ Szávay 1927: 441.

⁴¹ Cihlar aláírásával találunk kamarai kérvényt többek között a zenggi kikötő medermélyítése, illetve a part feltöltése tárgyában (MNL OL K 228 84102/1891), de rá bízták a tengeri halászatról szóló átfogó jelentés elkészítését is, amelyet a *Magyarország közgazdasági monográfiája* című kiadványba kért tőle a Tengerészeti Hatóság (MNL OL K 228 38809/1894).

⁴² Sebald Cihlar cseh származású volt, ez lehet az oka, hogy horvát szövegei kihívás elé állítják a mai olvasót. Fordításomban igyekeztem úgy egyszerűsíteni a szöveget, hogy tartalmilag hű maradjon az eredetihez.

szállítja le termékei árát is, amit tovább segítenek az olcsóbb és gyorsabb munkacérről jelentő gépek, ezért aztán a költségesebb kisipar közösségébe egyre kevesebben lépnek be. [...] A külföldi konkurencia könnyebben, gyorsabban és olcsóbban jut a piacra, és a közvetítést a kereskedők segítik [...]. Itt főleg a cipészek, szabók, szíjgyártók, lakatosok és asztalosok panaszkodnak erről.”⁴³

A diagnózis felállítását követően Cihlar négy javaslatot tesz a helyzet javítására. Fontosnak tart biztosítani egyrészt egy 15-20 000 forintos támogatást vagy hitelt mint gyorssegélyt, amelyet nyersanyagvásárlásra és raktározásra fordíthatna a „helyi iparos osztály”. Szorgalmazza továbbá, hogy a hadsereg váljon állandó megrendelőjévé a zenggi kézműiparnak, mivel

„[...] a hadsereg megrendelése állandó elfoglaltságot nyújtanának a kisiparosnak, ami segíthetné helyreállítani és biztosítani megélhetését. Ráadásul egyesülésre ösztönöznék a kisiparosokat, együtt pedig könnyebben vennék fel a versenyt a nagyiparral. Ha a haladóbb országokban nagy értéket tulajdonítanak az iparegyesületeknek, még fontosabbak volnának a mi országunkban, amelyet eláraszt a külföldi nagyipar.”⁴⁴

A hadsereg igényeit (főként ruházati cikkekre) véleménye szerint előnyös lenne hazai iparosok munkájával kielégíteni. A kamarai titkár megfogalmazza továbbá, hogy az ipari viszonyok rendezetlenségének is véget kell vetni, vagyis ellenőrzött keretek között, csakis iparendedéllyel bíró mesterek dolgozhatnak, ami egyfajta minőségbiztosítási javaslatként érthető. Végül egy szakiskola felállítását tűzi ki célul, méltatva a szakoktatás Zágrábban már – Izidor Kršnjavi kultuszminiszter kezdeményezésére – megindult kiépítését. Zeng hagyományait és lehetőségeit mérlegelve Cihlar faipari szakiskola felállítását tartja észszerűnek.

A hagyományos kisipar védelme a gyáripari tömegtermelés olcsóságával, hatékonyságával és lélektelenül uniformizált termelési módjával szemben természetesen nem ismeretlen jelenség. A kapitalista viszonyokra való áttérés folyamatában mindenhol voltak olyan közösségek, amelyek elvesztették a termelési struktúrákban elfoglalt korábbi helyüket, nehezen alkalmazkodtak, vagy kényszerűségből alkalmazkodtak ugyan, de érzelmi és értékvesztésként fogták fel a változást. Hogy ismét a debreceni példára utaljunk: Irinyi Károly városmonográfijában olvasható, hogy a helyi civistársadalom is a hagyományörző konzervatívizmus eszmei sáncjai mögött keresett menedéket:

„[A céhmesterek] nem tudtak beletörődni a modern fejlődést jelző változásokba. A tőkés-gyáripari fejlődés a többszáz éves mesterségek egy részét tönkretette. [...] Ez a szinte már lététben fenyegetett iparosréteg szilárd és széles bázisává vált a kiegyezésellenes, függetlenségi szemléletű, egyben határozottan romantikus antika-

⁴³ Cihlar javaslatát teljes egészében újraközli: Kolar 2001: 169–174. Az idézett passzus: 169.

⁴⁴ Idézi: Kolar 2001: 170.

pitalista erőtegyezőknek. Ez az antikapitalista, cívis szemlélet egyenesen kárhoztatta a modern technikai civilizáció eredményeit, a távíró, a telefont, a vasutat, a gépkocsit, a léghajót, mondván, hogy mindez egyenesen elsilányítja, a természetől és az Istentől elszakítja a modern kultúrembert, aki így a rideg és durva önzés, a nagyképmű tudálékosság eszméinek rabjává válik.”⁴⁵

A kézműipar előnyeinek hangsúlyozása antimodernista nézetekkel vegyül a debreceni példában csakúgy, mint a jelen tanulmány által vizsgált szövegekben, vagyis a kamarai érdekképviseleti tevékenység összhangban áll az előző fejezetben bemutatott városolvasatok nagyipar- és kapitalizmuskritikájával.

Szintén gyakori, hogy az átállás nehézségeinek forgalmi okai is voltak, így például Veszprém, Esztergom, Kőszeg, Kalocsa, Eger, Gyöngyös, Szekszárd stagnálásához,

„[...] *gazdasági* jelentőségük hanyatlásához kétségtelenül hozzájárult kedvezőtlené váló forgalmi helyzetük, az a tény, hogy e városok kisforgalmú szárnyvonalak mellé kerültek. A vasútvonalak kiépülését kísérő eufóriát gyakran váltotta fel a panasz a vasút révén tömegesen érkező fővárosi, külföldi gyári áruk miatt, melyek erős konkurenciát teremtettek a helyi kézműiparnak, a születő kisebb üzemeknek.”⁴⁶

A zenggi eset tehát semmiképpen sem példa nélküli, van azonban egy fontos sajátossága, ami mégis megkülönbözteti Esztergom, Kalocsa vagy Eger viszonyaitól: a fővonalat ugyanis, amely elkerülte Zengget, hivatalosan egy másik ország másik kormánya építtette, és a rivális várostól államhatár választotta el. Ennek a specifikumnak a politikai következményeivel foglalkozik az utolsó fejezet.

ELLENZÉKI SZEREPBEN: A JOGPÁRT SIKERE ZENGGBEN

„Örvendetes, hogy a fiumei *Bilancia* előkelő helyen közölte [...] a Zenggi Kereskedelmi és Iparkamara múlt évi jelentését. Ezzel az eljárással a *Bilancia* tanúbizonyoságot tett arról, hogy azon az állásponton van: a fiumei gazdasági expanzióknak a legkisebb szerepe sincs a zenggi kamara területén tapasztalható gazdasági viszonyokban [...] s e jelentésből nem volt képes mást levonni, mint hogy a kamara illetékességi területén azért uralkodnak »sajnálatos és elkeserítő« körülmények, mert rossz volt a termés.”⁴⁷

Az idézetből kiolvasható felháborodás alaptónusa volt a Tengermellék Szusákon (Sušak, Horvátország) kiadott legfőbb ellenzéki – jogpárti – sajtóterméké-

⁴⁵ Irinyi 2002: 139–140.

⁴⁶ Beluszky–Győri 2005: 61. (Kiemelés az eredetiben.)

⁴⁷ N.N. 1903: 1.

nek, a *Novi List* című lapnak. A cikk éppen azt a felismerést hiányolja, amelyről tanulmányunk szól, vagyis hogy a fiumei tőkekoncentráció az egyik fő alakító tényezője a környék gazdasági életének.

Az elmaradt modernizációért könnyű, és bizonyos mértékig jogos is volt nem csupán a kapitalizmus általános jellegét, de konkrétan a magyar kormány gazdaságpolitikáját hibáztatni. Zengg évtizedekig tartó hiábavaló küzdelme a vasúti kapcsolat kiépítéséért,⁴⁸ és szintén eredménytelen próbálkozásai kikötőjének fejlesztése érdekében etnicizálódott problémaként is megjelent. A magyar állam e diskurzus szerint a tenger melléki horvátságot hátrányosan megkülönböztette, Fiumét elbitorolta és kizárólag a magyar nemzetépítés szolgálatába állította. A szubdualizmus viszonyai között megszületett ugyanaz a beszédmód, amelyet osztrák–magyar viszonylatban gyakran hangoztatott a magyar függetlenségi ellenzék is: a birodalom népei közül az uralkodó nemzetek *unfair* versenyben a maguk érdekei mentén irányítják a birodalmi gazdaságot, s akadályozzák ezáltal a kisebb nemzetek kibontakozását. Adódott tehát a következtetés, hogy a város lokális nehézségeinek megoldását csakis a nagypolitikai erőviszonyok megváltozásától lehet remélni. Többek között ennek a felismerésnek köszönhető, hogy Zengg és környéke a kiegyezési rendszer öt évtizede alatt következetesen „ellenzéki fészek”, az 1880-as évekre pedig a Jogpárt legfontosabb bázisülete lett.⁴⁹

A jogpárti agitáció sosem felejtette el felidézni Zengg elveszett aranykorát, és köszönhetően azoknak a politikusoknak, akik a Tenger mellékről kerültek a nagypolitika közelébe, valóban kialakult egy kör, amelyeknek tagjai hitelesen állíthatták magukról, hogy ismerik és képviselik Zágrábban a régió problémáit. Andrija Valušnik jogpárti képviselő már 1879 elején a tengerparti utak karbantartása ügyében interpellált, és azoknak a kiskereskedőknek az elemi érdekeire hivatkozott, akik számára a vasút távoli és drága, ezért elérhetetlen volt. Ez az ügy már igen korán nyilvánvalóvá tette a kiegyezési rendszer hátrányait, a ropant körülményes ügyintézés és a felelősség folytonos áthárítását más szervekre, a magyar és a horvát kormány ugyanis évekig vitázott azon, hogy kinek a feladata a kérdéses utak karbantartása.⁵⁰

Az 1880-as évekre három választás esett Horvát–Szlavónországban, Zengg városából mind 1883-ban, mind 1884-ben és 1887-ben jogpárti képviselő került a színpadra, 1884-ben egyébként a megye kilenc választókerületéből négyben jogpárti győzelem született. 1887-ben, amikor a választás hírhedt volt arról, hogy Khuen-Hédervary Károly bán kemény eszközökkel igyekezett biztosítani a kor-

⁴⁸ A küzdelmet Kajetan Knezić mérnök első, 1829-es javaslatától 1941-ig részletesen bemutatja: Kolar 1999. Zengg a fiumei vasút átadása után is jelentkezett alternatív javaslatokkal, első sorban Sebald Cihlar kereskedelmi kamarai titkár aktivitásának köszönhetően, aki a boszniai okkupációt követően szorgalmazta, hogy a Tenger melléket Boszniával egy Zengg–Bihács vonal kiépítésével kössék össze. Mint ismeretes, Bosznia–Hercegovina esetében is győzött a Budapest-központú monocentrikus vasúthálózat koncepciója, és végül Budapestet Bródon keresztül kötötték össze Szarajevóval.

⁴⁹ A Jogpárttól keletkezett legátfogóbb munka: Gross 2001.

⁵⁰ Turkalj 2009: 408–409.

mánpárti többséget, a jogpárti győzelmek különösen nagy fegyverténynek számítottak. A bán 1888-as választási reformja után már nem sikerült megismételni a bravúrt,⁵¹ de így is a Tengermellék maradt például a már idézett *Novi List* kiadási helye, ami mindenképpen az egyik legjelentősebb ellenzéki sajtóorgánumnak tekinthető, ráadásul következetesen foglalkozott szűkebb régiójának problémáival.

Emblematikusnak tekinthető, hogy épp Zengg város jogpárti képviselője volt az a Josip Gržanić, aki 1885-ben fizikailag inzultálta Khuen-Héderváry Károly bánt a szaborban. Noha emlékezetét máig ez az epizód uralja, számunkra fontosabb, hogy egy olyan közegből érkezett – a zenggi papi kissemináriumból – ahol minden biznnyal kiváló képzést kapott, innen vezetett útja a Zágrábi Egyetem jogi karára, valamint iskolatársai és barátai között találunk több későbbi jogpárti aktivistát, többek között Fran Folnegovićot, aki korábban szintén Zengg képviselőjében ült a szabor padsoraiban.⁵² Lika-Krbava megye papsága később is élénk kapcsolatban állt a Jogpárttal, ha hihetünk egy 1882-ben született feljelentésnek, amely elsősorban a katolikus papságot teszi felelőssé a függetlenségi nézetek terjesztéséért.⁵³ Gržanić városi jegyző volt, mielőtt az országos politikában kezdett volna tevékenykedni, és ebben a minőségében sokat tett a Zenggi Takarékpénztár megalapításának ügyéért. A pénzügyintézet létrehozása alapvető feltétele volt a kapitalista viszonyok kiépülésének a régióban, s a tőkehiányos területen ez nem ment egyszerűen.⁵⁴

Josip Gržanić volt a Jogpárt zenggi vezetője akkor is, amikor 1883-ban, az úgynevezett magyarellenés és antimodernizációs megmozdulások során a városban szintén tiltakozás tört ki, és a helyi vámhivatal magyar–horvát kétnyelvű címereit a demonstrálók lefestették, majd letépték és a tengerbe dobták, miközben Horvátországot és a Jogpártot éltették. Az eseményeket követő vizsgálat csupa olyan „főbűnöst” és felbujtót azonosított, akik jól ismertek számunkra, köztük találjuk Gržanić mellett Vjenceslav Novakot is, vagy a város talán legtekintélyesebb nagykereskedőjét, az Ungaro-Croata egyik alapítóját, 1886 és 1893 között Zengg polgármesterét, Ladislav Krajacot.⁵⁵

Az egyre durvuló és a falvakra is áttérjedő korabeli tiltakozáshullám egyik magterületévé éppen a Tengermellék vált, míg másik legaktívabb területe Zágráb környéke volt. Ebből a területi mintázatból óvatosan bár, de arra következtethetünk, hogy a két nagy modernizált városi központ valamilyen formában szerepet játszott az indulatok kiéléződésében. Mivel csak a Tengermellék esetén adódik az a magyarázat, hogy közel volt és irritálóan hatott a magyar dominancia kirakatvárosa, Fiume, az az értelmezés is megkockáztatható, hogy a nemzeti érzések

⁵¹ Turkalj 2009: 419–424.

⁵² Az elhíresült fenékbe rúgásról, de sokkal inkább Gržanić politikai pályafutásáról: Kolar 1995.

⁵³ Turkalj 2009: 408. A megye pravoszláv lakossága lojálisabbnak bizonyult a központi kormánzzalhoz, illetve a horvát nemzeti és függetlenségi eszmék helyett inkább szimpatizált a délszláv egység gondolatával.

⁵⁴ Kolar 1995: 8.

⁵⁵ Pavličević 1981: 38–39.

felkorbácsolódása mellett hasonló súllyal estek latba azok a nehézségek, amelyet e vidékek a kapitalizmusba való átmenet során éltek át.

Megfontolásra érdemes ugyanez a szempont konkrétan Zengg városának jogpárti szimpátiája kapcsán is. Ez magyarázhatja többek között, hogy a már idézett, az 1883-as események leverése után született jelentés Josip Gržanićot szocialista érzelműként azonosítja.⁵⁶ Vagyis feltételezhetjük, hogy nem csupán a magyarelles politikai agitáció hatékonysága állt az ellenzéki siker hátterében, hanem a központi kormányzattal elégedetlen, a modernizáció vívmányaiból kizárt, de annak minden hátrányát a bőrén érző közösség ellenállása fogalmazódott meg ezen a módon is.

* * *

Ahogy az gyakran megtörténik, Fiume esetében is azt látjuk, az országos jelentőség, sőt a világkereskedelemben betöltött szerep ellentmondásban áll a lokális hatásokkal. Ez az ellentmondás annak ellenére fennáll, hogy Fiumét közjogi határ választja el a szomszédos, hozzá kezdetben hasonló tengerparti városoktól, sőt, elmondható, hogy a városra jellemző tőkekoncentráció e politikai határok miatt még erőteljesebben valósult meg, hiszen ez a kikötő jelentette az egyetlen lehetőséget Magyarország számára a tengeri világkereskedelemben való részvételle.

E tanulmány elsődleges célja az volt, hogy kimutassa azokat a helyi hatásokat, amelyeket Fiume kapcsán korábban alig vizsgált a szakirodalom. Ezért miután igyekeztünk bemutatni, hogyan alakította Fiume iparosodása és infrastrukturális fejlesztése Adria-parti szomszédja sorsát, három olyan jelenséggel foglalkoztunk, amelyek az erre az átalakulásra adott válaszokként értelmezhetőek. Kialakult egyrészt két egyértelműen az iparváros tapasztalatából táplálkozó új városolvasat: egyikük a modern város kritikus percepciójaként értelmezhető, míg másikuk az elmaradt modernizációtól szenvedő, illetve a modernizáció hátulütőitől megmenekülő tradicionális város képe. Részben ezekhez az identitásformáló narratívákhoz köthető a második elemzett jelenség, amely azonban már konkrét gazdasági lobbitevékenység formáját is öltötte: a hagyományos kézműipar képviselőinek felkarolása. Ezt a feladatot a Zenggi Kereskedelmi és Iparkamara vállalta magára. Végül röviden foglalkoztunk azzal a ténnyel is, hogy a fiumei prosperitás árát megfizető szomszédos településeken milyen politikai következményei voltak a kialakult helyzetnek. A régió ellenzékiisége nem csupán a nemzeti kérdéssel, de a gazdasági-társadalmi átalakulással is szoros kapcsolatban állt. Mindhárom elemzett jelenség arra enged következtetni, hogy az iparosodás okozta társadalmi változás, s azon belül is az ipari kapitalizmus kiépülésének azon jellemzője, hogy a korábbinál nagyobb mértékben koncentrálna az erőforrásokat, a kortársak számára egyértelmű folyamat volt, amellyel különböző területeken és szinteken igyekeztek fölvenni a harcot. Nem voltak tehát sem izoltak a fiumei történésektől, sem passzív elszenvetői a formálódó új világnak.

⁵⁶ Pavličević 1981: 41.

FORRÁSOK

Hrvatski Državni Arhiv (HDA)

Izveštaji upravnog odbora županije ličko-krbavske, 1894–1918.

Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára (MNL OL)

K 228 Kereskedelemügyi minisztérium; Tengerészeti, hajózási és vízépitési szakosztály iratai, 1889–1911.

Gáspár Ferencz 1907: *A Föld körül VI. A tengerészet lovagkora*. Budapest.

N.N. 1900: Pomorstvo nasijeg doba. *Novi List* 1900. március 2. 1.

N.N. 1903: Izveštaj senjske trgovačke-obrtničke komore. *Novi List* 1903. augusztus 3. 1.

Novak, Vjenceslav 1931 [1888]: *Pavao Šegota*. Zagreb.

Novak, Vjenceslav [1899]: *Posljednji Štipančići*. <https://lektire.skole.hr/lektire.skole.hr/djela/vjenceslav-novak/posljednji-stipancici> – utolsó letöltés: 2019. május 17.

Radetić, Ivan 1875: Senj kakav je negda bio i kakav je sada. *Radiša. List za Pouku i Zabavu*. 1875. január 2., január 9., január 16. 2–4, 11–12, 19–21.

HIVATKOZOTT IRODALOM

Beluszky Pál – Győri Róbert 2005: *Magyar városhálózat a 20. század elején*. Budapest–Pécs.

Bourillon, Florence 2011: *La détestation de la ville ou la construction du discours urbaphobe au XIXème et XXème siècle*. 22ème Journées Scientifiques de l'Environnement – Reconquête des environnements urbains: les défis du 21ème siècle. <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-00577920/document>.

Brlić, Ivan 2017: *Lička i senjska građanska društva 1835–1945*. Zagreb.

Čuljat, Sintija 2017: Podgorje u pripovjednomu modelu Vjenceslava Novaka. *Senjski zbornik* (44.) 1. 437–449.

Despot, Miroslava 1975: Tvornica duhana u Senju. Njen postanak, razvoj i prestanak rada (1894–1945.) Prilog privrednoj povijesti Hrvatskog primorja. *Senjski zbornik* (6.) 1. 407–420.

Eszik Veronika 2015: A magyar–horvát tenger mellék mint nemzetiesített táj. Adalék az intézményesülő földrajztudomány és a nemzetépítés kapcsolatához. *Korall* (16.) 62. 75–96.

Fried Ilona 2001: *Emlékek városa – Fiume*. Budapest.

Fureix, Emmanuel – Jarrige, François 2015: *La modernité désenchantée. Relire l'histoire du XIX^e siècle français*. Paris.

Gonda Béla 1906: *A magyar tengerészet és a fiumei kikötő*. Budapest.

Gross, Mirjana 2001: *Izorno pravaštvo. Ideologija, agitacija, pokret*. Zagreb.

Irinyl Károly 2002: *A politikai közgondolkodás és mentalitás változatai Debrecenben 1867–1918*. Debrecen.

Kolar, Mira 1995: Senjanin Josip Gržanić, pravaški političar, u obnovi Senja i Hrvatske. *Senjski zbornik* (22.) 1. 267–292.

Kolar, Mira 1999: Senjska željeznica. *Senjski zbornik* (26.) 1. 247–283.

- Kolar, Mira 2001: Senjska trgovačko-obrtnička komora 1875. – 1924. I. dio (1875–1890.) *Senjski zbornik* (28.) 1. 153–182.
- Ljubović, Enver 2012: Senjska luka i Jozefinska cesta, arterija tranzitne trgovine. *Modruški zbornik* (6.) 1. 101–115.
- Mackintosh, Phillip Gordon – Dennis, Richard – Holdsworth, Deryck W. (eds) 2018: *Architectures of Hurry – Mobilities, Cities and Modernity*. London–New York.
- Mumford, Lewis 1985 [1961]: *A város a történelemben. Létrejötté, változásai és jövőjének kilátásai*. (Ford. Félix Pál.) Budapest.
- Ordasi Ágnes 2017: Egy betiltott kisebbségi lap. A fiumei *La Difesa* története (1898–1901). *Pro Minoritate* (27.) 2. 59–85.
- Papp Ágnes Klára 2015: *A kisváros poétikája 1–2*. <https://docplayer.hu/19098423-A-kisvaros-poetikaja-1.html>; https://docplayer.hu/24757069-A-kisvaros-poetikaja-2.html?fbclid=IwAR2keMk9wRCM5MesX_wuuMQtUjwW65gyPtDqqjS1krBsN6-SyYmxtKVHgxjc – utolsó letöltés: 2019. szeptember 5.
- Pavličević, Dragutin 1981: Senj u narodnom pokretu godine 1883. *Senjski zbornik* (8.) 1. 31–44.
- Pelles Márton 2016: Üzleti és nemzeti érdekek harca a dualizmus idején. Az Osztrák Lloyd Társaság tengeri kereskedelme Fiumében (1871–1913). *Köztes-Európa Társadalomtudományi Folyóirat* (3.) 1–2. 153–163.
- Simmel, Georg 2001 [1973]: A nagyváros és a szellemi élet. In uő: *Válogatott társadalomelméleti írások*. (Ford. Berényi Gábor.) Budapest, 223–233.
- Simunić, Nikola – Brlić, Ivan 2014: Senjsko parobrodarstvo i socioekonomske prilike na prijelazu iz 19. u stoljeće / Senj's Steam-Shipping and Socioeconomic Circumstances at the Turn of the 20th Century. *Geoadria* (19.) 1. 101–128.
- Sokcevičs Dénes 2006: A Horvát Jogpárt a függetlenségi eszme, a trialista gondolat és a délszláv egységtörekvések között. *Balkán Füzetek* (4.) 4. 34–41.
- Szavay Gyula 1927: *A magyar kamarai intézmény és a budapesti kamara története 1850–1925*. Budapest.
- Szavits Nossan, Stjepan 1970: Ceste Karlovac – Senj od najstarijih vremena do sredine XIX stoljeća. *Senjski zbornik* 4. (1.) 127–165.
- Szilágyi Zsófia 2013: *Móricz Zsigmond*. Budapest.
- Turkalj, Jasna 2003: Senj i senjani u pravaškom pokretu 1880-ih godina. *Senjski zbornik* (30.) 1. 287–320.
- Turkalj, Jasna 2009: Pravaški pokret u brinjskom kraju 1880ih godina. In: Holjevac, Željko (ur.): *Identitet Like: korijeni i razvitak*. Zagreb–Gospić, 405–426.
- Vranješ-Šoljan, Božena 1991: *Stanovništvo gradova Banske Hrvatske na prijelazu stoljeća. Socijalno-ekonomski sastav i vodeći slojevi 1890–1914*. Zagreb.
- Zsigmond Gábor – Pelles Márton 2018: *A fiumei magyar kereskedelmi tengerészet története (1868–1918)*. *The Hungarian Maritime Trade History of Fiume (1868–1918)*. Pécs.